

Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11) **EP 1 213 163 A2**

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:  
12.06.2002 Patentblatt 2002/24

(51) Int Cl.7: **B60G 17/015, B60G 21/05**

(21) Anmeldenummer: **01127932.0**

(22) Anmeldetag: **23.11.2001**

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU  
MC NL PT SE TR**  
Benannte Erstreckungsstaaten:  
**AL LT LV MK RO SI**

(72) Erfinder: **Roth, Martin**  
**74229 Oedheim (DE)**

(74) Vertreter: **Le Vrang, Klaus**  
**AUDI AG,**  
**Patentabteilung**  
**85045 Ingolstadt (DE)**

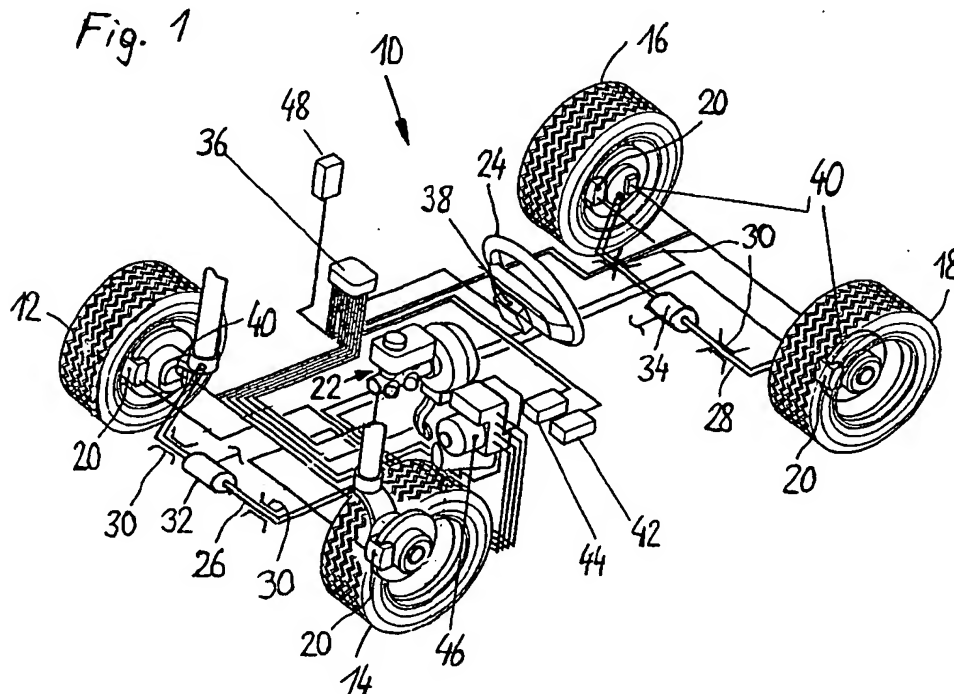
(30) Priorität: **08.12.2000 DE 10061075**

(71) Anmelder: **AUDI AG**  
**85045 Ingolstadt (DE)**

(54) **Verfahren und Vorrichtung zur Stabilitätsbeeinflussung von Kraftfahrzeugen**

(57) Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Stabilitätsbeeinflussung von Kraftfahrzeugen, mit einem elektrischen Fahrdynamikregelsystem, über das bei definierten Fahrzuständen Regeleingriffe in das Bremssystem des Kraftfahrzeuges und/oder in das Antriebssystem zur Verringerung des Antriebsmomentes der angetriebenen Räder des Kraftfahrzeuges gesteuert werden, wobei die Fahrzustände über zumindest einen Lenkwinkelsensor, über Raddrehzahlsensoren, über ei-

nen eine Querbewegung des Kraftfahrzeuges erfassenden Querbewegungssensor und über einen Gierratensensor erfasst werden, wobei zur Erzielung eines höheren Fahrkomforts bei hoher Fahrstabilität zusätzlich über die genannten Sensoren die Wankmomentverteilung an der Vorderachse und an der Hinterachse des Kraftfahrzeuges durch Ansteuerung entsprechender, das Wankmoment verändernder Stellanrichtungen mit Priorität vor einem Bremseneingriff gesteuert wird.



## Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Stabilitätsbeeinflussung von Kraftfahrzeugen, gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruches 1.

[0002] Bei heutigen Kraftfahrzeugen werden vermehrt unter der Bezeichnung ESP bekannte Vorrichtungen zur Stabilitätsbeeinflussung verbaut, die bei kritischen Fahrzuständen Regeleingriffe in das Bremsbremssystem des Kraftfahrzeuges und eine Reduzierung des Antriebsmomentes der angetriebenen Räder des Kraftfahrzeuges steuern.

[0003] Zur Erkennung der kritischen Fahrzustände, z. B. einem beginnenden Schleudern des Kraftfahrzeuges, werden die Signale von zumindest einem Lenkwinkelsensor (Lenkwinkel, Lenkgeschwindigkeit), von Raddrehzahlsensoren, einem Querbearbeitungsbeschleunigungssensor und einem Gierwinkelsensor erfasst und in einem elektronischen Steuergerät verarbeitet.

[0004] Liegt ein kritischer Fahrzustand vor, so werden über das Steuergerät hydraulische Zusatzeinrichtungen angesteuert, die z. B. bei einem kritischen Übersteuern des Kraftfahrzeuges in einer Kurve das kurvenäußere vordere Rad des Kraftfahrzeuges gezielt abbremst und das Antriebsmoment an den angetriebenen Rädern durch Eingriff in das elektronische Motor- und/oder Getriebemanagement vermindern. Bei einem kritischen Untersteuern des Kraftfahrzeuges wird alternativ das kurveninnere hintere Rad gebremst.

[0005] Aufgabe der Erfindung ist es, ein Verfahren und eine Vorrichtung zu der beschriebenen Stabilitätsbeeinflussung aufzuzeigen, bei dem bei zumindest gleichwertiger Fahrstabilität der Fahrkomfort weiter verbessert wird.

[0006] Die verfahrensgemäße Aufgabe wird mit den kennzeichnenden Merkmalen des Patentanspruches 1 gelöst. Eine zweckmäßige Vorrichtung zur Durchführung des Verfahrens beschreibt Patentanspruch 12.

[0007] Erfindungsgemäß wird vorgeschlagen, dass zusätzlich über die genannten Sensoren die Wankmomentverteilung an der Vorderachse und an der Hinterachse des Kraftfahrzeuges durch Ansteuerung entsprechender, das Wankmoment verändernder Stelleinrichtungen gesteuert wird, und zwar bevorzugt mit Priorität vor einem Bremseneingriff.

[0008] Die Beeinflussung der Wankmomentverteilung an sich und geeignete Stellmittel dazu sind bekannt. Es wird nur beispielsweise auf die Patentanmeldungen DE 198 36 674 C1, DE 198 58 417 A1 und DE 198 46 275 A1 verwiesen. Die dort beschriebenen Einrichtungen betreffen aber nicht die Verknüpfung der Wankmomentverteilung mit der vorbeschriebenen Stabilitätsbeeinflussung des Kraftfahrzeuges.

[0009] Wird bei dem erfindungsgemäßen Verfahren z. B. ein beginnendes Übersteuern des Kraftfahrzeuges sensiert, so wird die Wankmomentverteilung zu mehr Wankstabilität an der Vorderachse des Kraftfahrzeuges

durch Ansteuerung entsprechender Stelleinrichtungen geändert; dies hat neben dem bekannten Verringern der Wankneigung des Kraftfahrzeuges in der Kurve den Effekt der Entlastung des kurvenäußeren Hinterrades und der damit verbundenen erhöhten Seitenführung an der Hinterachse, die einem kritischen Übersteuern zunächst entgegenwirkt. Zugleich wird falls erforderlich eine Antriebsmomentenverringerung an den angetriebenen Rädern durch Eingriff in das elektronische Motor- und/oder Getriebemanagement eingesteuert.

[0010] Erst wenn diese Maßnahmen allein nicht greifen und die Übersteuertendenz des Kraftfahrzeuges weiter zunimmt, wobei dies über die genannten Sensoren erkannt wird, wird in bekannter Weise der Bremseneingriff - im Beispiel am kurvenäußeren Vorderrad - ausgelöst.

[0011] Bei einem Untersteuern des Kraftfahrzeuges wird alternativ die Wankmomentverteilung zu mehr Wankstabilität an der Hinterachse geändert und im übrigen wie vorbeschrieben verfahren.

[0012] Bei dem erfindungsgemäßen Verfahren wird also bei kritischen Fahrzuständen bereits früher durch Änderung der Wankmomentverteilung entgegengewirkt, wodurch häufig Bremseneingriffe überhaupt vermieden werden.

[0013] Zusätzlich zur vorbeschriebenen Wankmomentverteilung bei kritischen Fahrzuständen kann auch eine Wankmomentverteilung und eine Veränderung der Wanksteifigkeit (komfortabel oder sportlich) des Kraftfahrzeuges über einen Wahlschalter eingestellt und eingeregelt werden, wobei die gleichen Sensoren nach Maßgabe entsprechender Regelalgorithmen verwendbar sind.

[0014] Ferner kann abhängig von den Haftbeiwerten der Fahrbahn eine unterschiedliche Regelstrategie im Steuergerät abgelegt sein, die z. B. bei schneebedeckter Fahrbahn und entsprechend niedrigen Haftbeiwerten eine unterschiedliche Wankmomentverteilung steuert. Hinsichtlich der Details wird auf das nachfolgende Ausführungsbeispiel verwiesen.

[0015] Eine zweckmäßige Vorrichtung zur Durchführung des Verfahrens weist gemäß Patentanspruch 12 neben den bekannten Einrichtungen zur Fahrstabilitätsregelung zusätzliche Stelleinrichtungen zum Verändern des Wankmomentes zumindest an einer Achse des Kraftfahrzeuges auf, wobei die Stelleinrichtungen über ein elektronisches Steuergerät nach Maßgabe zumindest der Signale der besagten Sensoren die Wankmomentverteilung steuern.

[0016] Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist im folgenden mit weiteren Einzelheiten näher erläutert. Die schematische Zeichnung zeigt in

Fig. 1 ein Kraftfahrzeug mit einer Vorderachse und einer Hinterachse und mit Einrichtungen zur Fahrstabilitätsregelung und mit zusätzlichen Einrichtungen zum Steuern der Wankmomentverteilung und der Wanksteifigkeit des Kraft-

fahrzeuges; und

Fig. 2 ein Blockschaltbild zur Darstellung der Verknüpfung der die Fahrstabilität des Kraftfahrzeuges und die Wankmomentverteilung steuernden Einrichtungen.

[0017] In der Fig. 1 ist soweit für das Verständnis der vorliegenden Erfindung erforderlich ein Kraftfahrzeug 10 dargestellt, mit lenkbaren und angetriebenen Vorderrädern 12,14 und mit Hinterrädern 16,18, wobei die Räder zur Bildung einer Vorderachse und einer Hinterachse in bekannter Weise an entsprechenden Radführungselementen drehbar gelagert und angelenkt sind.

[0018] Ein jedes Rad 12,14,16,18 ist mit einer Betriebsbremseinrichtung bzw. mit einer Scheibenbremse 20 versehen. Die Scheibenbremsen 20 sind über entsprechende Bremsleitungen mit einer hydraulischen Betriebsbremseinrichtung mit einem Bremszylinder, einem Bremskraftverstärker und einem Fußbremspedal (allgemein mit 22 bezeichnet) verbunden, über die die Räder willkürlich bremsbar sind.

[0019] Ferner sind die Vorderräder 12,14 über eine nicht dargestellte Lenkeinrichtung bekannter Bauart mit einem Lenkhandrad 24 lenkbar.

[0020] An der Vorderachse und an der Hinterachse des Kraftfahrzeuges 10 ist je ein U-förmiger Stabilisator 26,28 in an sich bekannter Weise mit seinen frei abragenden Schenkeln an Radführungselementen der Räder 12,14,16,18 angelenkt und über Lager 30 an der nicht dargestellten Karosserie des Kraftfahrzeuges 10 verdrehbar gehalten.

[0021] Die Stabilisatoren 26,28 sind in der senkrechten Längsmittlebene des Kraftfahrzeuges 10 geteilt und mittels der hydraulisch betätigbaren Stelleinrichtungen 32,34 gegeneinander verdrehbar oder miteinander verbindbar. Die Beaufschlagung der Stelleinrichtungen 32,34 erfolgt über eine elektrohydraulische Druckmittelquelle (nicht dargestellt), die über Leitungen mit den Stelleinrichtungen 32,34 verbunden ist. Die Stelleinrichtungen 32,34 können im Detail beispielsweise wie in den eingangs genannten Patentanmeldungen ausgeführt sein.

[0022] Das Kraftfahrzeug 10 ist mit einem elektronischen Fahrdynamik-Regelsystem ausgestattet, das ein elektronisches Steuergerät 36 aufweist. Das Steuergerät 36 ist eingangsseitig mit folgenden Sensoren signaltechnisch verbunden:

a) einem am Lenkhandrad 22 angeordnetem Lenkwinkelsensor 38, über den der Lenkwinkel und die Lenkgeschwindigkeit erfassbar sind;

b) je Rad 12,14,16,18 einem Raddrehzahlsensor 40, zur Erfassung der Raddrehzahlen und deren zeitlicher Ableitung daraus;

c) einem Querschleunigungssensor 42 zum Er-

fassen der Querschleunigung des Kraftfahrzeuges 10, sowie

d) einem Gierratensensor 44 zur Erfassung der Gierrate des Kraftfahrzeuges 10 um dessen Hochachse.

[0023] Das Steuergerät 36 steuert ausgangssseitig nach Maßgabe definierter Regelalgorithmen folgende Einrichtungen des Kraftfahrzeuges 10 an:

1. Eine hydraulische Druckerzeugungs- und Einspeisungseinrichtung 46, über die individuell ein jedes einzelne Rad 12,14,16,18 des Kraftfahrzeuges über die Bremsseinrichtungen 20 abbremsbar ist;

2. Das elektronische Motor- und Getriebemanagement (die entsprechenden elektronischen Steuergeräte sind nicht dargestellt) zur Verringerung des Antriebsmomentes der angetriebenen Vorderräder 12,14 des Kraftfahrzeuges 10;

3. Die nicht dargestellte Druckmittelquelle mit entsprechenden Steuerventilen zur Betätigung der Stelleinheiten 32,34 zur noch zu beschreibenden Wankmomentverteilung der Vorderachse und der Hinterachse des Kraftfahrzeuges 10.

[0024] Wie in der Fig. 2 schematisch dargestellt ist, werden die Signale  $\delta_{LR}$  des Lenkwinkelsensors 38, die Signale  $V_R$  der Raddrehzahlsensoren 40, die Signale  $a_y$  des Querschleunigungssensors 42, die Signale  $\psi$  des Gierratensensors 44 dem elektronischen Steuergerät 36 zugeleitet. Ferner werden das Antriebsmoment  $M_M$  und die Drehzahl  $n_M$  des Motors, dessen Sollantriebsmoment  $M_S$  (aus der Gaspedalstellung) und das Signal S/K eines Wahlschalters 48 (gemäß Fig. 1) zur sportlichen oder komfortablen Fahrwerksauslegung des Kraftfahrzeuges 10 gemäß Fahrerwunsch erfasst und steuerungstechnisch verarbeitet.

[0025] Zunächst werden in dem Steuergerät 36 die eingehenden Fahrstabilitätssignale verarbeitet und nach bekannten Regelalgorithmen und Bewegungsgleichungen ein Referenzmodell Fahrzeug abgebildet. Beispielsweise erkennt vereinfacht ausgedrückt das Steuergerät 36 über den Lenkwinkelsensor 38 und die Raddrehzahlsensoren 40 das Durchfahren einer Kurve bzw. die gewünschte Fahrtrichtung. Durch Auswertung der Querschleunigungssignale und des Gierratensensors wird erkannt, wohin sich das Kraftfahrzeug 10 tatsächlich bewegt.

[0026] Wird ein beginnender kritischer Fahrzustand durch Vergleich der gespeicherten Referenzdaten mit den Ist-Daten erkannt, so wird bei einem ersten Schwellwert über die Stelleinheiten 32,34 die vorgegebene Wankmomentverteilung verändert, in dem die Stabilisatorhälften der Stabilisatoren 26,28 gegeneinander verdreht werden, so dass sich z. B. die Wanksteifigkeit

(= Rollneigung des Kraftfahrzeuges 10 in der Kurve über dessen Rollachse) der Vorderachse erhöht und die Wanksteifigkeit der Hinterachse vermindert.

**[0027]** Bei Erreichen eines zweiten Schwellwertes bzw. bei zunehmender Tendenz zur Instabilität des Kraftfahrzeuges 10 wird von dem Steuergerät 36 eine Antriebsmomentenverringerung gesteuert, wobei das Steuergerät 36 mit den nicht dargestellten Steuergeräten des Motomanagements und des Getriebemanagements entsprechend kommuniziert. Dabei kann die Kraftstoffzufuhr zum Motor gedrosselt, eine längere Getriebeübersetzung geschaltet oder sogar über eine Kupplung das Antriebsmoment gänzlich abgeschaltet werden.

**[0028]** Bedingt auch dieser steuerungstechnische zweite Schritt noch keine Tendenz der Abnahme des kritischen Fahrzeugzustandes, so wird als dritter Schritt individuell wie an sich bekannt eine Abbremsung des kurvenäußeren Vorderrades 12 oder 14 oder kurveninneren Hinterrades 16 oder 18 ausgelöst.

**[0029]** Die beschriebenen drei Schritte können bei extrem kritischem Fahrzeugzustand (z. B. bei plötzlichem panikartigem Einlenken der Vorderräder bei höherer Fahrzeuggeschwindigkeit) auch gleichzeitig gesteuert werden, wenn der entsprechende dritte Schwellwert innerhalb des jeweiligen Berechnungsintervalls des Steuergerätes 36 liegt.

**[0030]** Wird über die Fahrstabilitätssignale ein niedrigerer Haftbeiwert der Fahrbahn erkannt (aufgrund der Radbeschleunigung oder -verzögerung beim Beschleunigen des Kraftfahrzeuges oder bei Bremsvorgängen, aufgrund abnormer Querbearbeitungs- und/oder Gierratensignale, etc.), so schaltet das Steuergerät 36 auf eine veränderte Wankmomentverteilung und auf andere Schwellwerte um. Diese Umschaltung kann gleitend und dem jeweiligen Haftbeiwert zwischen trockener Fahrbahn und eisglatter Fahrbahn angepasst sein.

**[0031]** Die Funktion und Strategie des beschriebenen Fahrregelungssystems und der Wankmomentverteilung über das Steuergerät 36 ist im wesentlichen wie folgt:

**[0032]** Bei erkannter Geradeausfahrt des Kraftfahrzeuges 10 wird eine geringe Wanksteifigkeit der Achsen eingeregelt, um den Fahrkomfort zu erhöhen. Dies kann bedeuten, dass die beiden Stabilisatorhälften der jeweiligen Stabilisatoren 26,28 über die Stelleinheiten 32,34 lediglich miteinander verbunden sind (Grundauslegung). Ist über den Wahlschalter 48 von dem Fahrer eine sportliche Auslegung gewünscht, so wird über die Stelleinheiten 32,34 eine höhere Wanksteifigkeit an der Vorderachse und an der Hinterachse verwirklicht.

**[0033]** Ferner wird bei Lenkeinschlägen die Wanksteifigkeit der Achsen in Abhängigkeit der Lenkgeschwindigkeit, dem Lenkwinkel und der später resultierenden Querbearbeitung und von der gewählten Auslegung sportlich oder komfortabel entsprechend erhöht. Die Wankmomentverteilung erfolgt in Abhängigkeit der Achslasten und ebenfalls gemäß dem Fahrer-

wunsch sportlich oder komfortabel. Mehr Wanksteifigkeit an der Hinterachse wird bei eher sportlichen Wunsch und kleiner Geschwindigkeit, mehr Wanksteifigkeit an der Vorderachse bei eher komfortablem Wunsch und größerer Geschwindigkeit eingestellt.

**[0034]** Bei beginnender Tendenz eines kritischen Fahrzeugzustandes in Richtung untersteuern (hinausschieben aus der Kurve) werden zunächst zwei Maßnahmen eingeleitet:

- a) Entlastung des kurvenäußeren Vorderrades durch mehr Wanksteifigkeit an der Hinterachse und wenige Wanksteifigkeit an der Vorderachse;
- b) Reduzierung von Längskräften an der Vorderachse durch reduzieren (bei Zug) oder erhöhen (bei Schub) des Motormoments bei angetriebener Vorderachse; oder

Hochschalten des Getriebes bei angetriebener Vorderachse; oder

Auskuppeln der Antriebsverbindung.

**[0035]** Bei beginnender Tendenz zu einem kritischen Fahrzeugzustand in Richtung Übersteuern (hineindrehen in die Kurve) werden die nachstehenden Maßnahmen eingeleitet:

- a) Entlastung des kurvenäußeren Hinterrades durch mehr Wanksteifigkeit an der Vorderachse und weniger Wanksteifigkeit an der Hinterachse;
- b) Reduzierung der Längskräfte an der Hinterachse durch

reduzieren oder erhöhen des Motormoments bei angetriebener Hinterachse; oder

lösen der Betriebsbremse, sofern betätigt;

oder

hochschalten des Getriebes, wenn die Hinterachse angetrieben ist; oder

abkuppeln der Antriebsverbindung.

**[0036]** Wenn das Untersteuern bzw. das Übersteuern gestoppt ist, kann die beschriebene Wankmomentverteilung so lange aktiviert bleiben, bis ein Schwimmwinkel an den Reifen errechnet ist, der den Benutzerprogramm entspricht. Z. B. wird bei einer sportlichen Einstellung ein leichtes Übersteuern bzw. bei einer Komforteinstellung eher ein leichtes Untersteuern eingeregelt.

**[0037]** Bei niedrigen Reibwerten, z. B. durch Schnee, wird die weitere Regelstrategie verfolgt, da die physikalischen Effekte entgegengesetzt Wirkungen zeigen. Bei Kurvenfahrt wird der kurvenäußere Reifen durch die dynamische Gewichtsverlagerung mit mehr Normalkraft beaufschlagt. Dadurch steigt seine Fähigkeit, Seitenführungskraft zu übertragen. Beim kurveninneren Rad kehrt sich dies um: Sinkende Normalkraft verringert die Fähigkeit, Seitenführungskraft zu übertragen. Bei hohen Reibwerten, z. B. trockene Asphaltstraße, nimmt jedoch die Fähigkeit des kurvenäußeren Reifens (bei glei-

chem Schräglaufwinkel) nicht so zu, wie sie am kurveninneren Rad abnimmt. Durch Erhöhung des Schräglaufwinkels kann dies bis zu gegebenen Grenzen des Reifens kompensiert werden. Auf diese Effekte beruht die Regelstrategie der Fahrdynamikregelung durch Wankmomentregelung bei normalen Haftbeiwerten. Bei Schnee nimmt jedoch die Fähigkeit des kurvenäußeren Reifens (bei gleichem Schräglaufwinkel) mehr zu als sie am kurveninneren Rad abnimmt. Dies kann damit erklärt werden, dass der Schnee unter der höheren Flächenpressung stärker zu einer festen Masse verdichtet wird, die dem Profil des Reifens mehr Halt bietet. Daher ergibt sich für niedrigere Haftbeiwerte:

**[0038]** Bei erkannter Tendenz eines kritischen Fahrzustandes in Richtung Untersteuern werden

a) die Belastung des kurvenäußeren Vorderrades durch mehr Wanksteifigkeit an der Vorderachse und weniger Wanksteifigkeit an der Hinterachse erhöht;

b) die Längskräfte an der Vorderachse durch reduzieren oder erhöhen des Motormoments bei angetriebenen Vorderrädern vermindert, insbesondere durch Hochschalten des Getriebes oder durch Auskuppeln.

**[0039]** Andererseits wird bei beginnender Tendenz zu einem kritischen Fahrzustand in Richtung Übersteuern

a) die Belastung des kurvenäußeren Hinterrades durch mehr Wanksteifigkeit an der Hinterachse und weniger Wanksteifigkeit an der Vorderachse erhöht; und

b) die Längskräfte an der Hinterachse ausreichend vermindert -

entweder durch reduzieren oder erhöhen des Antriebsmomentes bei angetriebener Hinterachse; oder

durch Hochschalten des Getriebes; oder durch Auskuppeln der Antriebsverbindung.

**[0040]** Die vorbeschriebenen Maßnahmen zur Verminderung der Längskräfte an der Vorderachse oder an der Hinterachse können bei gleichzeitiger willkürlicher Betätigung der Betriebsbremse des Kraftfahrzeuges auch das gezielte Verringern des Bremsmomentes beinhalten, beispielsweise bei üblicherweise gegen Blockieren der Räder geregelten Betriebsbremsen (ABS) durch entsprechende Modifikation der in dem einheitlichen Steuergerät 36 abgelegten Anti-Blockier-Regelalgorithmen.

**[0041]** Bei semiaktiv oder aktiv geregelten Fahrwerken mit z. B. in der Dämpfungsrate und/oder Federrate variablen Stoßdämpfern oder Federbeinen können diese zur vorgeschlagenen Wankmomentverteilung entsprechend angesteuert werden.

## Patentansprüche

1. Verfahren zur Stabilitätsbeeinflussung von Kraftfahrzeugen, mit einem elektronischen Fahrdynamikregelsystem, über das bei definierten Fahrzuständen Regeleingriffe in das Betriebsbremsssystem des Kraftfahrzeuges und/oder in das Antriebsystem zur Verringerung des Antriebsmomentes der angetriebenen Räder des Kraftfahrzeuges gesteuert werden, wobei die Fahrzustände über zumindest einen Lenkwinkelsensor, über Raddrehzahlsensoren, über einen eine Querbeschleunigung des Kraftfahrzeuges erfassenden Querbeschleunigungssensor und über einen Gierratenensor erfasst werden, **dadurch gekennzeichnet**, dass zusätzlich über die genannten Sensoren die Wankmomentverteilung an der Vorderachse und an der Hinterachse des Kraftfahrzeuges durch Ansteuerung entsprechender, das Wankmoment verändernder Stelleinrichtungen (32,34) gesteuert wird.
2. Verfahren nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Wankmomentverteilung mit Priorität vor einem Bremseneingriff gesteuert wird.
3. Verfahren nach den Ansprüchen 1 und 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Wankmomentverteilung bei definierten höherkritischen Fahrzuständen des Kraftfahrzeuges gleichzeitig mit einem Bremseneingriff und/oder einer Antriebsmomentenverringerung gesteuert wird.
4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, dass bei unkritischen Fahrzuständen des Kraftfahrzeuges die Wankmomentverteilung und/oder die Wanksteifigkeit insgesamt willkürlich in zumindest zwei Strategien (komfortabel oder sportlich) veränderbar ist.
5. Verfahren nach einem oder mehreren der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass beim Durchfahren von Kurven des Kraftfahrzeuges in Abhängigkeit des Lenkeinschlagwinkels und/oder der Lenkgeschwindigkeit und/oder der resultierenden Querbeschleunigung des Kraftfahrzeuges die Wanksteifigkeit allgemein erhöht wird.
6. Verfahren nach einem oder mehreren der Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet**, dass bei einem Übersteuern des Kraftfahrzeuges in Kurven die Wankmomentverteilung so geändert wird, dass die Wanksteifigkeit der Vorderachse erhöht und/oder die Wanksteifigkeit der Hinterachse vermindert wird.
7. Verfahren nach den Ansprüchen 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet**, dass bei einem Untersteuern

des Kraftfahrzeuges in Kurven die Wankmomentverteilung so geändert wird, dass die Wanksteifigkeit der Hinterachse erhöht und/oder die Wanksteifigkeit der Vorderachse vermindert wird.

8. Verfahren nach den Ansprüchen 6 und 7, **dadurch gekennzeichnet, dass** zusätzlich bei den angetriebenen Rädern des Kraftfahrzeuges die Längskräfte durch Vermindern (bei Zug) oder durch Erhöhen (bei Schub) des Antriebsmomentes verringert werden.

9. Verfahren nach einem oder mehreren der Ansprüche 1 bis 8, **dadurch gekennzeichnet, dass** zusätzlich zur Wankmomentverteilung bei kritischen Fahrzuständen Eingriffe in die Kupplungssteuerung des Antriebssystems des Kraftfahrzeuges und/oder in die Getriebesteuerung erfolgen, um das Antriebsmoment an den angetriebenen Rädern des Kraftfahrzeuges zu unterbrechen oder durch Wechsel der Getriebeübersetzung zu vermindern.

10. Verfahren nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** bei erkanntem vermindertem Haftbeiwert der Fahrbahn die Wankmomentverteilung in einer modifizierten, im Steuergerät abgelegten Regelstrategie gesteuert wird.

11. Verfahren nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet, dass** bei einem Übersteuern des Kraftfahrzeuges in Kurven die Wanksteifigkeit der Hinterachse erhöht und/oder die Wanksteifigkeit der Vorderachse vermindert und bei einem Untersteuern des Kraftfahrzeuges die Wanksteifigkeit der Vorderachse erhöht und/oder die der Hinterachse vermindert wird.

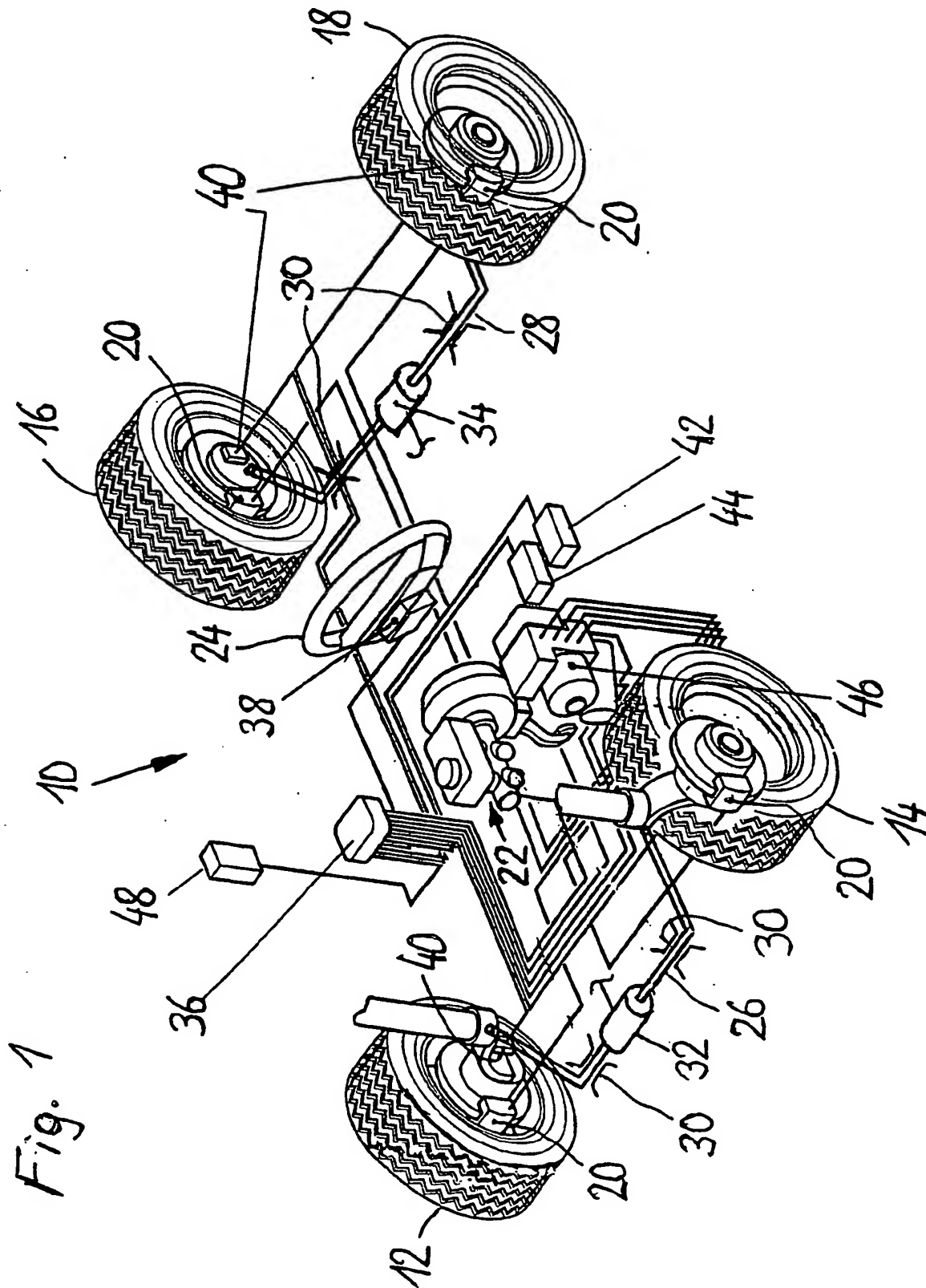
12. Vorrichtung zur Durchführung des Verfahrens nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche an einem Kraftfahrzeug mit einer Vorderachse und zumindest einer Hinterachse, mit einer Betriebsbremse (20,22), mit einem elektronischen Fahrdynamikregelsystem mit einem elektronischen Steuergerät (36), über das bei definierten kritischen Fahrzuständen Regeleingriffe in das Betriebsbremssystem (20,22) des Kraftfahrzeuges (10) und/oder in das Antriebssystem zur Verringerung des Antriebsmomentes an den angetriebenen Rädern des Kraftfahrzeuges gesteuert werden, wobei die Fahrzustände über zumindest einen Lenkwinkelsensor (38), über Raddrehzahlsensoren (40), über einen Querschleunigungssensor (42) und einen Gierratensensor (44) erfasst werden, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Kraftfahrzeug (10) zusätzlich mit Stelleinrichtungen (32,34) zum Verändern des Wankmomentes zumindest an einer Achse versehen ist und dass die Stelleinrichtungen

(32,34) über ein elektronisches Steuergerät (36) nach Maßgabe zumindest der Signale der besagten Sensoren die Wankmomentverteilung steuern.

13. Vorrichtung nach Anspruch 12, **dadurch gekennzeichnet, dass** beide Achsen des Kraftfahrzeuges (10) mit Stelleinrichtungen (32,34) versehen sind.

14. Vorrichtung nach den Ansprüchen 12 oder 13, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Stelleinrichtungen (32,34) zur Wankmomentverteilung über ein einheitliches elektronisches Steuergerät (36) für die gesamte Fahrdynamikregelung angesteuert werden.

15. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 12 bis 14, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Stelleinrichtungen (32,34) hydraulische oder elektromotorische Stellmotoren sind, die in die Querstabilisatoren (26,28) der Achsen des Kraftfahrzeuges integriert sind.



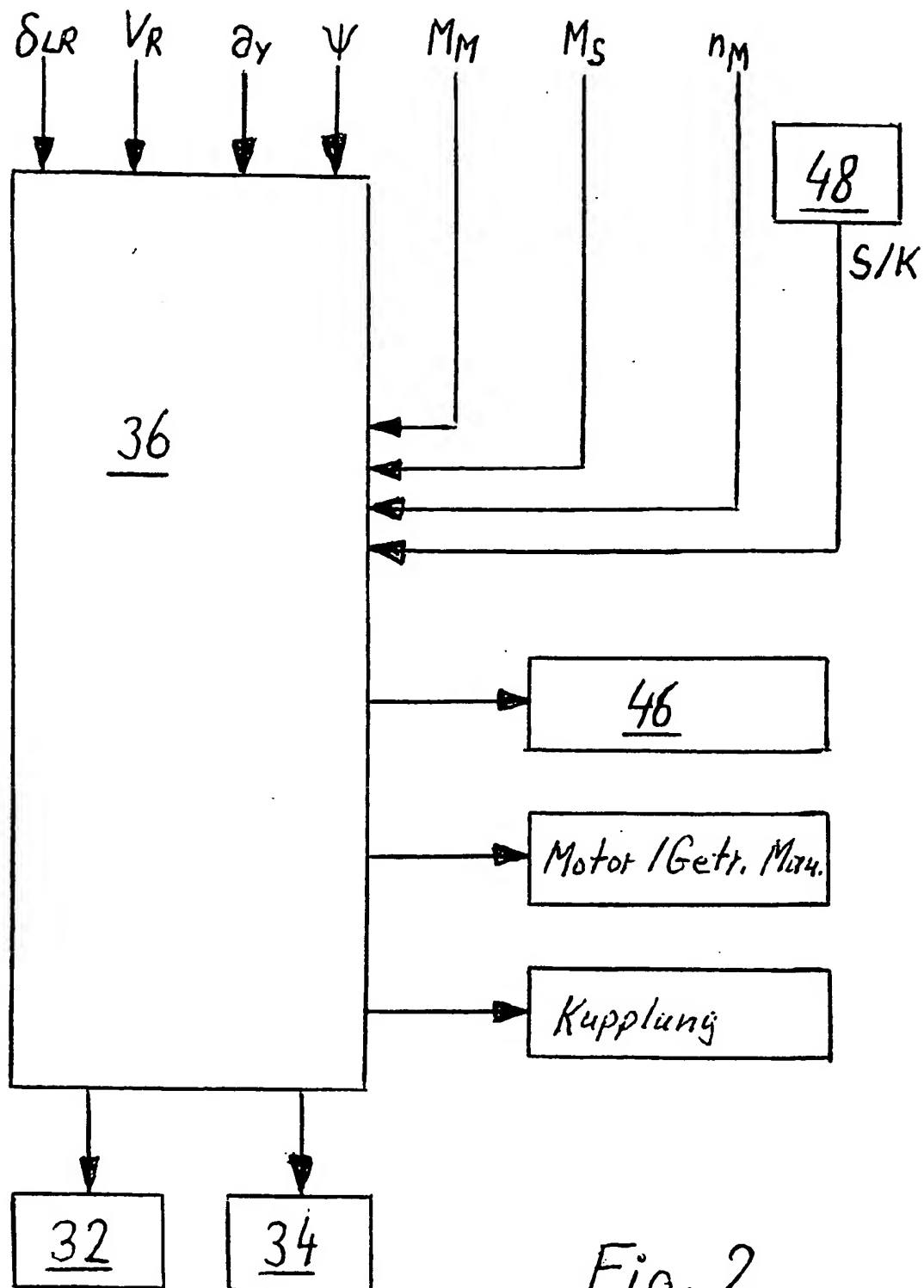


Fig. 2